

## La dualidad urbana y social en la Maracaibo petrolera (1920-1940)

Elisa María Quijano Fernández

### Resumen

Al iniciarse la explotación petrolera en Venezuela se produce un gran impacto en Maracaibo, capital de la región más productiva del país. Esta ciudad, centro nodal del circuito occidental de la economía agro-exportadora, se convierte en el centro administrativo de la nueva economía de extracción. La sociedad maracaibera se transforma bajo las influencias de la nueva situación cultural y económica y en la ciudad se materializan estos acontecimientos originándose una división del espacio urbano en dos núcleos diferenciados: la ciudad de origen y la nueva ciudad que acoge a la elite comercial local y los ejecutivos de las compañías petroleras. A través del arqueo y análisis de la documentación oficial, los testimonios dejados en relatos, revistas y periódicos por los actores sociales y la planimetría e imágenes fotográficas se logra reconstruir e interpretar los acontecimientos, acciones y decisiones que originaron la dualidad urbana y social que caracteriza el momento histórico.

Arquitecta, magister en Historia de Venezuela, profesora titular adscrita al Departamento de Historia de la Ciudad, la Arquitectura y el Diseño, e investigadora del Laboratorio de Historia del Urbanismo y la Arquitectura Regional de la Facultad de Arquitectura y Diseño de la Universidad del Zulia, Maracaibo, Venezuela

#### Libros publicados:

QUIJANO, Elisa; FARÍA, Carmen (2003). "La Venezuela de los años cincuenta. Una materialización del Nuevo Ideal Nacional" en Faría, C. y otros *Hospital Universitario de Maracaibo. 40 años de Historia*, Maracaibo, Ediciones Astro Data S.A.

#### Publicaciones periódicas:

QUIJANO, Elisa (2004). "El método histórico en la comprensión del hecho urbano. Caso de estudio: Maracaibo en las primeras décadas del siglo XX", *Portafolio* (en arbitraje), Maracaibo.

QUIJANO, Elisa; PETIT, Nereida; RODRÍGUEZ, Laura; GONZÁLEZ, VÍCTOR (2001). "Una puerta de entrada a la modernidad. Terminal Grano de Oro", *Edificar, Mérida*, n. 9-10, año 5, p.:18-29

QUIJANO, Elisa; RODRÍGUEZ, Laura (1999). "Política urbana en la Maracaibo Petrolera (1920)", *OMNIA*, n. 1 y 2, año 5, Maracaibo, p.:111-133

QUIJANO, Elisa (1998). "Maracaibo una ciudad dinamizada ante la premura de las fechas patrias", *Dominios*, Maracaibo, n. 13, p.:87-108

## 1. Introducción

Es más que evidente que la explotación petrolera produjo un fuerte impacto en la historia de la nación venezolana. Numerosos análisis se han realizado sobre este hecho y su trascendencia en el aspecto económico, cultural, social y político; muchos la catalogan como una "maldición" en el devenir histórico del venezolano, a ella le adjudican las causas de todos los males, ineficiencias y debilidades presentes en la sociedad actual. Pero, ¿esto es en realidad así?, pensar en cómo seríamos hoy sin los beneficios de la renta petrolera resulta imposible.

Se plantea aquí el análisis de los procesos urbanos, como producto de los cambios sociales que acompañaron el momento coyuntural de los inicios de la explotación petrolera en la ciudad de Maracaibo, capital del estado Zulia, principal región petrolera del país. Esta ciudad se convirtió en el centro de operaciones de los nuevos procesos de producción, al ser seleccionada por las compañías extranjeras —que monopolizaron los trabajos de extracción y producción— para establecer su centro administrativo y las residencias de la alta gerencia.

Antes del llamado "boom" petrolero o "época del charro" —década de 1920— Maracaibo era el centro monopolizador de un circuito agro-exportador<sup>1</sup> que comprendía la zona occidental del país, los Andes venezolanos y las provincias del norte de Santander de Colombia. Su privilegiada ubicación, en la garganta del Lago de Maracaibo, permitía el intercambio de mercancías desde las regiones que conformaban el *hinterland* lacustre hacia Norteamérica y Europa, por lo tanto contaba con una estructura portuaria ya establecida y con una serie de servicios y equipamientos instalados que facilitaron las operaciones requeridas por las compañías petroleras, cuyas operaciones de

extracción se realizaban en la costa opuesta del Lago.

Los acontecimientos que acompañaron el proceso de implantación de la industria petrolera se desarrollaron de forma tan abrupta y acelerada que provocaron la rápida consolidación y la materialización definitiva de un proceso de crecimiento urbano que se caracterizaría por la existencia de dos núcleos separados y diferenciados, tanto en su localización geográfica como en las características tipológicas de su arquitectura y de su espacio urbano. Este proceso, iniciado durante este período, marcaría el desarrollo de la ciudad en las décadas siguientes, continuando hasta la década del sesenta cuando, como producto del crecimiento y de los planes ordenadores, se lograría conformar la trama vial que uniría físicamente ambos núcleos.

Para indagar en los hechos que ocasionaron la transformación urbana, se aplicó el método histórico, esto es, el arqueológico y posterior interpretación y análisis de fuentes primarias, tales como documentación oficial, testimonios, producción hemerográfica y la planimetría e imágenes fotográficas existentes para la época. Esto permitió comprender la construcción de la ciudad como proceso en la corta, mediana y larga duración, determinar las características urbanas y sus transformaciones a medida que se producían los acontecimientos que iban afectando a la sociedad del momento, identificar el impacto de agentes externos en la conformación de la ciudad, quiénes fueron los actores sociales y cómo fueron vistos estos acontecimientos por la mentalidad de la época. El testimonio de los protagonistas nos acercó a determinar cómo fueron percibidos los cambios en la estructura urbana, la imagen que tenían los pobladores de su propia ciudad, la imagen de aquella que deseaban tener, así

como la valoración del progreso alcanzado. Las condicionantes del propio momento histórico que implicó la inserción de nuevas costumbres y modos de vida son reflejadas también en los testimonios de la época, lo cual nos aproximó a identificar cómo fueron asimiladas estas nuevas costumbres y la forma en que los nuevos usos se introdujeron y transformaron el espacio urbano.

## 2. Maracaibo antes de la llegada del petróleo

Maracaibo, para 1891 era una ciudad de 34.740 habitantes, dividida en los municipios Bolívar, Santa Bárbara, Chiquinquirá, Santa Lucía y Cristo de Aranza (Rivas, 1982:70). Su extensión era un poco mayor a la del pasado hispano; había crecido principalmente hacia el norte con las áreas del Saladillo y el Empedrado. Hacia finales del siglo XIX, algunos servicios que la ciudad no pudo dar cabida se ubicaron en las afueras: el Matadero al final de Bella Vista (1891) y depósitos de agua como el pozo de la Hoyada (1895) en este mismo sector o el Cementerio El Cuadrado en Las Delicias (1879); las rutas de los tranvías: Bella Vista, Delicias, Milagros y Haticos produjeron una estructura tentacular que anunciaba el futuro crecimiento urbano. (ver Fig. 1)

Su estructura física mantenía el entramado en cuadrícula en las áreas de mayor consolidación—heredado de la experiencia hispana—; sin embargo, las nuevas extensiones se caracterizaban por un desordenado emplazamiento de calles y callejuelas, taponadas con edificaciones o cortadas abruptamente sin tener la continuidad necesaria para facilitar el tráfico existente. Calles polvorientas, sin adoquinado, la mayor parte de ellas, desprovistas de aceras y anegadas en tiempos de lluvia, caracterizaban a la Maracaibo de finales del siglo XIX.

Los espacios urbanos de mayor relevancia lo constituían, en primer lugar, el puerto, razón y ser de la Maracaibo decimonónica; la Plaza Baralt, sitio de concentración de la numerosa actividad comercial—tanto local como de importación y exportación— que sustentaba la economía de la ciudad y la Plaza Bolívar—antigua Plaza Mayor— lugar que competía con la anterior en las actividades de esparcimiento y tertulias de sus habitantes, así como también, núcleo político y religioso.

La imagen arquitectónica estaba dada por una masa compacta y uniforme de viviendas, la gran mayoría construidas con techos de eneas y otras de mayor tamaño realizadas con mampostería y techo de tejas. Sobresalían las torres de las iglesias y las enormes casas comerciales de dos pisos en la zona portuaria y en la Plaza Baralt. (ver Fig. 2)

Otto Gerstl, comerciante curazoleño que llegó a Maracaibo en 1917, como trabajador de la firma H. L. Boulton, establece que la ciudad tenía para ese momento alrededor de 50.000 habitantes. La primera impresión por él percibida correspondía a la imagen portuaria que la caracterizaba:

*...un poco más adelante vimos a la derecha las palmeras del barrio de El Milagro de Maracaibo, donde iría a vivir por un buen tiempo. Cada casa en la orilla tenía un pintoresco muellecito con una casa de baño en su punta. Luego al virar el barco un poco, estaba enfrente de nosotros la bahía y toda la ciudad de Maracaibo bañada de sol, cuya primera vista me impresionó muy favorablemente. El Mérida se acercaba al "Muelle Nuevo", por detrás del cual se distinguían los restos de otro más corto, que era el "Muelle Viejo" y alrededor de éstos, en la misma bahía y en los molecones que bordean su orilla, como por más de un kilómetro, se aglomeraban cientos de piraguas y botes de*

todos tamaños, cargados de plátanos, frutas, hortalizas, pescado, cacaña, queso, animales y los bates más grandes cargados de madera, etc. hacia la derecha se veía una multitud en continuo movimiento, alrededor de lo que resultó ser el mercado, formando el conjunto un impresionante espectáculo de luz y actividad. Por el centro se divisaba en el fondo un edificio imponente, llamado el Palacio Rancayolo. Hacia la izquierda, finalizando la ciudad en forma parecida a como la había visto comenzar, quedaba el barrio de Los Haticos, con casas-quintas entre palmeras, también con sus muellecitos y casa de baño.... (Gerstl, O, 1971:19)

Estas casas-quintas eran el asiento de las familias extranjeras, que se comunicaban con el núcleo de origen a través de las líneas del tranvía. Las familias maracaiberas de mayores recursos económicos vivían en las calles cercanas a la Plaza Bolívar, donde —según el autor— las muchachas se sentaban en los poyos de alargados ventanales para “ver y ser vistas”. Las retretas, los jueves y domingos en la plaza, daban la oportunidad de entablar conversación con ellas. En las celebraciones de las fiestas patrias se acostumbraba a un *Te Deum* en la Catedral y los actos oficiales se repartían entre las distintas plazas de la ciudad, principalmente la Plaza Bolívar y la Urdaneta. En la Plaza Baralt se localizaban los principales clubes —Comercio y Alianza—, botillerías con sillas en las afueras y los grandes comercios; era el lugar hacia el cual desembocaban las principales calles comerciales y su relación con el mercado y el muelle la hacía generadora de un gran movimiento diario.

Las fiestas en el Club del Comercio —amenizadas por polkas, pasodobles, valeses y danzas zulianas— ofrecían el momento adecuado para que los comerciantes locales se relacionaran con los extranjeros. Entre ellos, la fiesta de

Carnaval era la más famosa, complementadas por el desfile de carrozas y comparsas que tenían lugar en las calles principales, el pueblo también bailaba y jugaba carnaval en las plazas públicas y en las calles por donde pasaban las carrozas, pero había orden y respeto. Otro esparcimiento lo constituían las funciones en el teatro Baralt que presentaba compañías de zarzuelas y operetas y exhibía las películas silentes de moda en aquellos tiempos (Gerstl, O., 1971:77).

El deporte jugaba un papel importante, entre ellos el basket y para los comerciantes alemanes el tenis, cuyas canchas se encontraban dispersas en el suelo urbano, los jóvenes se reunían todas las tardes para jugar un partido. Las reuniones en casas de familia eran también frecuentes, donde se compartía con música y juegos o simplemente largas conversaciones.

Sin embargo, esta ciudad presentaba serios problemas en su equipamiento y servicios urbanos. El testimonio de Rogelio Illarramendy,<sup>2</sup> que recoge los primeros años de la década del veinte —antes de hacerse sentir la fuerte influencia de los petroleros— nos describe a una Maracaibo incomunicada con el resto del país, con una economía en decadencia debido a los efectos de la guerra europea y a la caída de los precios del café, el azúcar y el cacao, principales productos de exportación en los que se sustentaba la economía de la región. A esta Maracaibo se le comenzaban a sumar los efectos de la construcción de carreteras por el gobierno centralista del Gral. Juan Vicente Gómez que permitían una comunicación directa y más rápida de las regiones andinas y santaderianas con la región capital, por lo que su preponderancia como centro del circuito agro-exportador estaba evidentemente en descenso.

Las calles —en su mayoría— estaban llenas de tierra y fango, lo que la hacía fácil presa de enfermedades como la malaria, el paludismo, el tífus, tuberculosis, disentería, gastroenteritis, debido en gran parte a las malas condiciones sanitarias; el agua todavía se servía por aguadores montados en burros, ya que poseía un precario acueducto, cuyos pocos beneficiarios protestaban constantemente por lo ineficaz del suministro. Estos mismos privilegiados seguramente podían disfrutar de los beneficios de la luz eléctrica, —fue la primera ciudad de Venezuela en poseerla!—, pero este servicio era discontinuo, costoso e ineficiente; las calles en su mayoría estaban pobremente iluminadas o permanecían totalmente a oscuras. El tranvía eléctrico, si bien significó un adelanto importante como medio de transporte para la época, se encontraba en malas condiciones y su servicio era también bastante deficiente. Además, comenzaban a llegar los automóviles y autobuses, lo que empeoró aún más la circulación en la ciudad; si pensamos en que todavía carretas, burros y caballos transitaban por sus estrechas calles produciendo un verdadero caos.

Los edificios importantes —construidos en otras épocas— estaban en mal estado, producto de la falta de mantenimiento de las autoridades competentes y del descuido y desidia de los propios habitantes. El hincapié que hace Illarromendy y otros columnistas en precisar la indiferencia y apatía del maracaibero hacia la calidad del espacio urbano y la indolencia y resignación ante la ineficacia de los principales servicios, nos revelan que estas actitudes, normalmente atribuidas a la sociedad petrolera, estaban ya arraigadas en la identidad del habitante. Ese facilismo de quien espera que los gobernantes le resuelvan sus problemas ya estaba presentes.

La elite social de la ciudad, constituida principalmente por comerciantes —algunos de origen extranjeros y otros locales— y profesionales, comenzó a pensar en la posibilidad de mejorar su calidad de vida, traspasando los límites de la ciudad. Las líneas de tranvía ya habían abierto un camino hacia la parte norte: Delicias, Milagro y Bella Vista, y al sur por los Hatillos. Por otro lado, en los viajes de negocio, estudio o placer, esta elite conoció ciudades distintas, principalmente New York y París, en las cuales se desarrollaron planes y normativas como medidas para solventar la crisis que experimentaron a raíz de la revolución industrial. El suburbio, el ensanche, los barrios periféricos eran una realidad en las ciudades europeas y norteamericanas, soluciones que permitían garantizar al sector residencial un alejamiento de la intensa actividad comercial e industrial de los centros urbanos. El estándar residencial había cambiado también: la casa entre medianeras era sustituida por viviendas ajardinadas donde la burguesía comercial europea imitaba a los palacios de la antigua nobleza. Los centros urbanos eran objeto de remodelaciones, insertándoles los servicios de infraestructura propios de la vida moderna, implementándose medidas sanitarias importantes, y reconstruyéndose partes de la ciudad, abriéndole paso a anchas avenidas y jardines públicos que permitían el flujo del nuevo medio de transporte: el automóvil, sin las colisiones e inconvenientes de las viejas calles estrechas y empedradas.

Así, iba naciendo el modelo de una ciudad progresista, por lo que la imagen de una ciudad nueva, distinta y moderna comenzaba a forjarse en la mentalidad de esta elite, la cual también aspiraba a vivir rodeado de las comodidades de la alta sociedad europea. Comenzaron, entonces, a construir sus palacetes ajardinados hacia las afueras, principalmente hacia Bella Vista y el Milagro, siempre cercano

a la ciudad pero lo suficientemente alejado como para garantizar la tranquilidad y el saneamiento adecuado; mientras la municipalidad ampliaba los límites urbanos, convirtiendo el suelo agrícola en urbanizable e incorporando los caseríos circundantes, a la vez que el gobierno tímidamente empezaba a estructurar los ejes viales que unían estos alrededores con la ciudad. La inserción del automóvil podía permitir a la residencia alejarse del lugar de trabajo y comercio.

La falta de normas y planes, por parte del municipio, convirtieron esas primeras localizaciones en lugares desordenados y sujetos a los intereses particulares de sus pobladores. La anarquía y el recargo estilístico con que se quería ostentar la riqueza, desvanecía la esperanza para muchos de que la "nueva Maracaibo" fuera la ciudad progresista y moderna que se habían imaginado. Los ejes carreteros que servían de acceso a los nuevos paisajes eran de tierra, no había planificación alguna para ubicar plazas y paseos y lo desolado del paraje lo hacía presa fácil de desórdenes y juergas en botiquines y bares que se ubicaban allí. Tal como nos lo señala Rogelio Illarramendy:

*Por la incuria, por la falta de previsión municipal i social, la admirable zona de ensanche con que contaba nuestra ciudad querida para engendrar la Maracaibo futura, está ya pérdida. Continuase allí edificando a la buena de Dios, sin sujeción a leyes de estética, de comodidad, de higiene, sin dejar sitio a las nuevas calles i plazas o dejándoselo tan angosto i ruin, que vamos en camino de que la nueva ciudad, sin plazas i sin anchas avenidas i con casas sin separación ni jardines entre sí o sus frentes, sea tan inhabitable, tan antihigiénica i tan bárbara como la antigua. I para más triste complemento de tanto desastre, las Quintas que se vienen construyendo en la hermosa planicie están to-*

*das selladas por el más plebeyo e insoportable mal gusto, con arquitecturas en desacuerdo con el clima i con la estética, exentas a la vez de sencillez ática i de esplendor oriental, de lujo i de gracia, de comodidad i de elegancia, de delicadeza i de magestad. ¡Cuánto dinero mal empleado! ¡Cuánta carencia del más débil instinto de armonía, de nobleza, de arte!... (Patria i Ciudad, 31 de Julio de 1920, Año II, n. 28, p.: 11).*

### 3. La llegada de los petroleros

Mientras tanto, en la región se hacían estudios de exploración debido a la posibilidad de encontrar yacimientos de asfalto o petróleo. Es indudable que, al puerto maracaibero, llegarían los primeros norteamericanos, ingleses, holandeses para continuar hacia los lugares de exploración. El petróleo era visto por los pobladores, en estos primeros tiempos, como un producto minero más —de producción limitada— y a una ciudad puerto, sede de un circuito comercial importante, no debió extrañar el paso de extranjeros en su ciudad.

Sin embargo, el "Reventón" del pozo Barroso # 2, el 14 de diciembre de 1922,<sup>3</sup> cambió de pronto el ritmo de la ciudad, duplicando su población en un breve período de tiempo (el censo de 1926 arroja 83.893 habitantes, en comparación con los 46.706 de 1920). La nueva población se componía de aquellos contratados por las empresas por un período de tiempo definido y que luego regresaban a su ciudad de origen, otros, que venían a probar suerte en la nueva industria y buscaban un modo de vida más estable y aquellos —que no podían faltar— los maleantes de islas y países vecinos, que pretendían aprovecharse del caos existente.

Siendo la ciudad que, a pesar de sus carencias, tenía ya instaladas una estructura financiera y una red de comunicaciones, se convirtió en el centro de operaciones de la nueva industria. Se agravaron, así, los males ya existentes a los que se le sumaron la especulación, el aumento del costo de la vida, el desorden, los abusos de las compañías, el enriquecimiento fácil y una economía que fluctuaba constantemente produciendo un verdadero desequilibrio.

Se culpó al petróleo de ser el causante de los males sociales y de las inconveniencias que gobernantes no supieron resolver, además que aumentaba la codicia en las actuaciones de algunos personajes. Era natural este rechazo puesto que, este gran desconocido, vino con tal fuerza que trastocaba todo el espacio y arrasaba con costumbres arraigadas durante siglos, de aquí que se rememoraba el pasado como un escape nostálgico hacia la calma provinciana a la cual era imposible volver. En un periódico local se exclamaba:

*A pesar de opiniones en contrario, seguimos creyendo que ha sido el petróleo la causa principal del desequilibrio económico del Zulia, que no crisis, como se ha dado en llamarlo. Porque el petróleo llegó a nosotros bruscamente, produciendo una revolución completa en todas nuestras actividades. Apenas se iniciaron las perforaciones, la multitud obrera se agrupó en torno de los explotadores, deslumbrados, no por el oro negro, que era precisamente para ellos, sino por los circulitos macizos que se transparentaban a través de sus alforjas. Y el halago fue tanto que el criador y el agricultor, elementos principales en la vida de un pueblo, abandonaron su labor para irse a la minería. Los comerciantes ensancharon también el radio de sus operaciones, gracias a las fuertes demandas de las compañías. Y lo mismo sucedió con las industrias que recibieron grande empuje porque*

*los utilizaron en mayor escala. El granzonero, el carpintero, el arenillero, el pedrero, el cale-ro, el herrero, en fin todos los obreros en sus distintas actividades, fueron movilizados por el petróleo, que necesitó de ellos.*

*La inmigración, tanto extranjera como del país fue exagerada, determinó la carestía de vida. Poca producción y mucho consumo ¿qué más podía esperarse?... La comida, pues, subió y los alquileres de las casas se pusieron hasta los cielos. La población, aún cuando excesiva, tenía que ganarse y de aquí vino la competencia del precio, mucho más cuando los salarios subidos podían ser suficientes para pagar altos alquileres... (L.A.O. (seudónimo), "El Petróleo sí", en Occidente, 21 de septiembre de 1927, Año I, n. 19, p.: 9).*

Se reflexionó, así, sobre la propia identidad, el extranjero también demostraba una dedicación al trabajo y una organización de la que se carecía, se evidenciaron características como la pereza y el facilismo que, según los análisis de la época, estaban fuertemente arraigados en la sociedad, de igual forma que la falta de preparación en la educación familiar para enfrentar estos procesos. Dos actitudes contradictorias entre sí se asumieron, mientras unos rechazaban la nueva migración y las nuevas costumbres, otros la imitaban y adoptaban acríticamente.<sup>4</sup>

La influencia de la sociedad norteamericana en los modos de vida del venezolano ha sido tratada en numerosos escritos, pero existió también el efecto contrario: esos extranjeros recibieron una influencia importante al ponerse en contacto con los habitantes y costumbres locales. La calidad humana, la cordialidad, la familiaridad, la forma de concebir la vida hicieron recapacitar al inmigrante sobre su propia actitud ante la vida; algunos hasta decidieron quedarse.<sup>5</sup> La ciudad, a pesar de su poca fa-

vorable apariencia, dejaba una huella en el recién llegado:

*El pueblo crecía lentamente, casi estrangulado por la corrupción política y aparentemente degenerándose al mismo tiempo que se desarrollaba. Era una ciudad grande de 40 000 habitantes cuando se perforó el productivo pozo Barraso en 1922, un pueblo sucio, lleno de moscas, que bostezaba inquieto a un extremo del lago, y crecía lleno de basura.*

*Era una ciudad sin suministro de agua corriente, sin sistema de drenaje moderno; sus calles estaban cubiertas de tierra que se convertían en lodo con las torrenciales lluvias del invierno y se resquebrajaba en los meses de sequía.*

*No obstante, para los petroleros que bajaron hacia el calor desde los Estados Unidos y México en los años 20, la ciudad tenía un encanto, una belleza que las invadía cuando navegaban en el lago y la veían por primera vez. Las palmeras se alineaban a lo largo de la costa y en la temprana luz matutina las cabañas de adobe y las mansiones de los adinerados se levantaban blancas y limpias y los techos rojos brillaban cuando el sol se ponía en ellas. (Los antecesores..., 1989:49)*

#### **4. El gobierno responde a la nueva coyuntura**

El petróleo comenzó a generar grandes ingresos a la nación que permitían al gobierno central, presidido por el Gral. Juan Vicente Gómez (período de 1908 a 1936), llevar a cabo las obras públicas que materializarían la política positivista de los ideólogos del régimen<sup>6</sup> y asegurarían la adhesión y control de las distintas regiones y el apoyo popular al gobierno. En una época en la cual el progreso asumió un valor importante, entendido en acciones tangibles, en el mejoramiento de la salud, de la edu-

cación, de la raza, de la moral, del medio físico y en alcanzar el orden y el desarrollo tecnológico, la ciudad-centro de la industria petrolera se encontraba evidentemente "atrasada". La tradición autonómica de Maracaibo y el descontento fue aprovechado por las compañías petroleras para proponer una posible separación del resto del país, lo cual no podía ser permitido por el presidente de la nación. De aquí que, era importante extender las consignas del régimen de "Paz, Orden y Progreso" hacia la ciudad petrolera, asegurándose su adhesión y proporcionando un medio adecuado para el establecimiento de las compañías extranjeras.

La decisión de Juan Vicente Gómez de enviar como presidente de estado al Gral. Vincencio Pérez Soto (1925-1936), hombre de personalidad recia y con gran capacidad de gestión, hizo posible la transformación de Maracaibo; además de garantizar al gobierno, con un hombre de su entera confianza, el dar fin a los abusos y desórdenes que la abrupta irrupción de la industria había acrecentado. Era imperante, también, la resolución de dos problemas urbanos importantes: sanear y mejorar la ciudad existente y resolver la expansión de la misma hacia sus alrededores.

Pérez Soto se convirtió en uno de los actores sociales más importante en la modernización de la Maracaibo petrolera, logrando cohesionar a la elite comercial e intelectual de la ciudad e incorporarlas en los organismos públicos con un único fin: el progreso de la ciudad. Gobierno y elite fueron los hacedores principales de la transformación urbana, ellos tomaron las decisiones, que, realmente, conformaron el espacio urbano; la ley, el decreto, las reglamentaciones fueron estudiados y redactados por los mismos grupos.

Simultáneo con la elaboración de un plan de acción de saneamiento del núcleo de origen, mediante la aplicación de medidas higiénicas y constructivas de acuerdo a la normativa moderna tendentes a superar la apariencia colonial que todavía mantenía la ciudad, se crearon ordenanzas y normas que regularon el crecimiento necesario de la urbe y el ensanche de la ciudad.<sup>7</sup> Estas leyes, propuestas por el Concejo Municipal, tomaron como modelo las soluciones desarrolladas durante el siglo XIX europeo y norteamericano. Estructurar el ensanche resolvía los problemas habitacionales de la elite allí ubicada, incorporaba equipamientos urbanos acordes con el nuevo estilo de vida y se beneficiaban económicamente con la urbanización de terrenos de su propiedad, como resultado del aumento de población que había traído la explotación petrolera. Esto permitía abrirse camino en nuevas empresas que posibilitaba mantener su hegemonía social y económica, disminuida por el descenso de las importaciones agrícolas.

El núcleo de origen, producto de las acciones del gobierno regional y de la Junta de Progreso, recibió mejoras determinantes. La mayor parte de sus necesidades fueron resueltas: sus calles fueron pavimentadas, se mejoró el sistema de cloacas, se obligó a las compañías proveedoras de la luz eléctrica y del agua, así como a las que regentaban el transporte público a mejorar las condiciones del servicio. Los renglones correspondientes a saneamiento, cultura, salud, gobierno y ornato recibieron mayor número de obras; inauguradas en las fechas conmemorativas del régimen para dejar claro en la población que el gobierno hacía patria a través de obras y que su acción garantizaba el alcance del tan anhelado progreso, lo cual justificaba otras acciones como el cierre de la Universidad, la falta de libertad de expresión, la ausencia de libertad política, la excesiva re-

presión, entre otras. Éste por su parte emprendió obras de infraestructura importantes, como la construcción de un nuevo malecón —necesario para las operaciones petroleras y los estudios sobre la dotación del acueducto, que no logró realizarse

Muchas de las obras de este período —Mercado Principal, Hospital de Niños, nuevo Teatro Baralt, remodelación de la Iglesia de Nuestra Señora de la Chiquinquirá— constituyen parte del patrimonio cultural de la ciudad actual e indudablemente le cambiaron la faz a la Maracaibo de entonces al modernizar sus estructuras, introducir los estilos de punta para el momento e incorporar una tecnología de avanzada en su construcción. Maracaibo comenzaba a tener una imagen más cercana a los modelos internacionales, así como se mejoraba la calidad de vida del habitante a través de las obras de saneamiento y el mejoramiento de los servicios. Este "progreso" alcanzado fue objeto de innumerables artículos en la prensa local, así como en la prensa nacional, que le dedicaban números enteros a describir con palabras y gráficos el nuevo aspecto de la ciudad, entre ellos *El Heraldó Americano*, de alcance nacional, le dedica a Maracaibo un número especial en noviembre de 1930, en él se señala:

*...no podemos silenciar nuestro asombro al contemplar su rápido y casi increíble desarrollo bajo todos los aspectos, alcanzando en estos últimos tiempos, gracias a los plausibles esfuerzos de sus hijos, incansables luchadores que poniendo en juego notables dosis de energía y de pujanza ejemplarizantes, han hecho de su territorio una fuente inagotable de bienestar y de dicha para satisfacción propia y admiración de los extraños ("El Homenaje de este Número", en *El Heraldó Americano*, noviembre de 1930, Año III, n. 25-27, p.:1).*

### 5. La dualidad social y urbana: el desarrollo de "la otra ciudad"<sup>8</sup>

La elite local no disfrutaba directamente de los beneficios de la industria petrolera, salvo en la comercialización y venta de algunos productos alimenticios y mercancías que quedaban fuera de las ventajas de importación que tenían las compañías, a las que el gobierno le había exonerado de impuestos. Pero, las ganancias obtenidas en la actividad agroexportadora le permitieron adueñarse de terrenos y construir viviendas que arrendaban a las petroleras para resolver sus necesidades residenciales y administrativas.

La ciudad se convertía así en un campo para nuevos negocios que, en los primeros tiempos fueron altamente lucrativos, a través de la especulación en los precios de alquileres y venta de inmuebles; el principal cliente: la industria petrolera tenía suficiente dinero para pagar cualquier precio exigido.

El personal petrolero ubicado en Maracaibo venía acostumbrado a estándares de vida muy distintos a los locales; mientras el obrero se acomodaba en las baracas y los campamentos cercanos a los campos de producción, el residente en la ciudad pertenecía a los profesionales de las empresas. Sus ciudades de origen debían estar en una situación mejor que la existente en Maracaibo, por lo que —al igual que la elite— se fueron alejando de la caótica ciudad inicial y se ubicaron en las afueras, donde las condiciones de habitabilidad eran mejores.

Así, los principales pobladores del ensanche urbano lo constituían las elites locales y el personal petrolero, por lo que se hacía necesario mejorar el acceso hacia el mismo, abriendo nuevas vías y pavimentando las antiguas carreteras de tierra, así como incorporándole los servicios urbanos.

Pero las compañías tenían su propio esquema de implantación, que respondía a la estratificación propia de la empresa y su política de enclave. Una vez que se determinó el potencial de la región en la producción de petróleo, se comenzó el proceso de urbanización propio de estas empresas: el campamento petrolero, aislado de la ciudad existente y autónomo en sus funciones.

Esto cambió el esquema del ensanche que venía respondiendo a un crecimiento paulatino de los límites urbanos. Así, se concretó una propuesta urbana y se llevó a su imagen planimétrica (ver Fig. 3: de Plano de Maracaibo de 1927). El resultado fue la conformación de dos núcleos urbanos: la ciudad de origen y la "nueva ciudad", diferenciados por las ordenanzas y alejados espacialmente tal como se proyectaba en el dibujo. El nuevo núcleo se localizaba en una planicie hacia el norte, alejado del inicial, donde los vientos eran más frescos y no se había producido todavía una inversión en construcciones importantes, lo que permitía la libertad para acoger los dos estándares de vida: las aspiraciones de la elite y los requerimientos de las empresas petroleras.

La escogencia del sector obedeció así a la satisfacción de esta doble condición y significó además una nueva ganancia para las elites que compraron y vendieron los terrenos en los que se ubicarían las colonias habitacionales de los petroleros procurando sacar el mayor provecho.<sup>9</sup> De igual forma, permitió el desarrollo de barrios residenciales, con capital local, basados en los nuevos cánones de urbanización que concretaron la imagen de la ciudad nueva, tal como el desarrollo El Paraíso, cuya promoción en la prensa local reflejaba las aspiraciones de la sociedad:

*En todas las grandes Naciones de Europa y América, las urbanizaciones han resuelto las*

más complicados problemas, y los pueblos las consideran como el mayor beneficio que pueden obtener.

Con las urbanizaciones, los pueblos (...) se acostumbran a todas las comodidades modernas, y la juventud se levanta acariciando ideas de progreso.

Maracaibo, es actualmente algo así como el corazón de la República, una ciudad que se ha ido levantando, gracias a los esfuerzos del Benemérito jefe de la Causa Rehabilitadora, eficazmente secundado, en el Estado Zulia, por el progresista Magistrado Central General Vincencio Pérez Soto; ahora, con la urbanización emprendida, la gentil Sultana del Lago podrá recibir más habitantes y ofrecer a los que a visitarla vienen, una ciudad pequeña reclinada en su seno.

Las obras de auténtico progreso merecen el aplauso de las personas conscientes, esa es la razón que tienen los habitantes de Maracaibo para estar tan entusiasmados con los trabajos emprendidos en "El Paraíso".

Cuando aparezcan las primeras calles y se levanten las primeras casas y se celebren las primeras fiestas, entonces se darán más perfecta cuenta de la magna obra emprendida, y no habrá quien no adquiera su pedazo de Patria para levantar su hogar. ("El Paraíso en Maracaibo", en Occidente, 30 de Enero de 1930, Año III, n. 506, p.: 1).

Ahora bien, no sólo las obras fueron el testimonio de la modernización de la ciudad, en este sentido el elemento más significativo fue la regulación urbana a través de las ordenanzas y normas, además de su registro catastral y la proyección de la extensión hacia una zona que logró concentrar, con el tiempo, la inversión más importante y se configuró en las décadas siguientes siguiendo los patrones de la

urbanística y la arquitectura del llamado Movimiento Moderno.

Este nuevo núcleo urbano respondió a las exigencias de la sociedad local transformada, no sólo por la explotación petrolera que, evidentemente, aceleró la incorporación de los adelantos tecnológicos que modificaron el uso del espacio y la vida en el hogar, sino también por la fuerte influencia de las reformas desarrolladas en el contexto internacional a partir de mediados del siglo XIX. La imagen urbana y arquitectónica se acercaba más a las realizaciones decimonónicas que a las del mismo presente histórico, puesto que tanto en Europa como Norteamérica se venía gestando un movimiento que apuntaba a la superación y rechazo de ese modelo y a una propuesta totalmente distinta. La tipología residencial predominante era el palacete, de estilo ecléctico, ubicado en grandes parcelas y rodeado de jardines, localizado a lo largo de las principales avenidas del ensanche, compitiendo unos con otros en la demostración del poderío económico que habitaba tras ellos (ver Fig.4). La revista Elite, en número dedicado a la ciudad, recreaba esta nueva imagen:

El paseo de "Bella Vista" puede muy bien equipararse en Maracaibo a nuestro codiciado y plutocrático Paraíso. Allí vive la gente poderosa, de holgada renta o pingüe sueldo, los triunfadores en las diarias lides del omnipotente dios Mercurio, los coleccionistas felices de multicolores billetes de Banco. En Bella Vista, linda perspectiva en verdad, a lado y lado de la anchurosa avenida central se ven palacetes de todos los estilos, algunos de originalísima arquitectura. Ricas quintas coleadas, coquetonas "villas" minúsculas, algún palacete con infulas de castillo del Medio-Evo. Tanto amor y solicitud han puesto los dueños de las moradas de Bella Vista, que al fin han enternecido a la tierra hostil y

se dan el gustazo de lucir jardines suficientemente lozanos. La mayoría de las quintas tienen, en terreno adyacente, amplias canchas para lawn-tennis. (Elite, 1927, s/n).

La sociedad local adoptó nuevos usos, modas y costumbres, pero también conservó tradiciones arraigadas en el pasado, por lo que en el imaginario social el núcleo de origen seguía siendo "Maracaibo", con la plaza Baralt y la Bolívar como centro de reuniones, la iglesia, el mercado, el teatro, coexistiendo con el Country Club, el tenis, el golf, el cine y los jazz-band, localizados en la nueva ciudad. Pero también el siglo XX venía acompañado con la velocidad del automóvil, la magia del cine, el acortamiento de las distancias producto del avión, las nuevas modas en el vestir que arrasaban con el tradicional recato; nuevos bailes que liberaban movimientos antes inadmisibles en la sociedad, la incorporación de los dancings, los bares americanos, en fin se forjaba una sociedad y una cultura que rompía con los esquemas tradicionales. Generalmente estas nuevas costumbres se le han querido atribuir a la influencia norteamericana en la sociedad local, sin embargo José Luis Romero nos las describe como un fenómeno común en las sociedades latinoamericanas de finales de siglo XIX y principios del XX:

*Lo más significativo de la transformación de las ciudades fue, como siempre, la transformación de su sociedad. Los viejos estratos tomaron nueva fisonomía, y aparecieron, además, estratos nuevos. Tan característica como la aparición de vastas clases medias fue la aparición de nuevas burguesías que se instalaron rápidamente en la cresta de la sociedad. Y fueron ellas las que introdujeron un nuevo estilo de vida que quiso ser cosmopolita por oposición a las formas provincianas de vida*

*predominantes hasta entonces.* (Romero, J. L., 1976:284).

Mientras la sociedad local imitaba y acogía los modelos europeos y norteamericanos, el paisaje del nuevo núcleo también incluía las higiénicas y austeras edificaciones de los petroleros. Estas colonias se construían con una arquitectura basada en criterios más funcionalistas y técnicos, adecuada a proporcionar el confort necesario para una población transitoria. (ver Fig. 5) Como lo plantea Pedro Romero:

*La urgente demanda de espacios adaptados a las condiciones urbanas y ambientales locales necesitaba de una adecuada respuesta técnica. Basado en el desarrollo tecnológico de estos países se proponen sistemas y tecnologías acordes con la necesidad planteada. La racionalidad y la sistematización de los componentes y procesos constructivos fueron las características técnicas dominantes. La Arquitectura Petrolera se adecua en forma especial a las condicionantes ambientales, particularmente las climáticas y bióticas. Estas características constituyen las principales constantes que permiten identificar una producción cultural de singular trascendencia para el conocimiento y desarrollo de la arquitectura local.* (Romero, P., 1997:43)

En su emplazamiento, como explica Romero, se definía la disposición del edificio para la menor exposición solar, protegiéndose las caras más expuestas, la vegetación circundante y el alero protector que bordeaban las edificaciones alejaban las fachadas de la exposición solar, los vanos se protegían con quebrasoles, toldos y celosías. Cámaras de aire en la cubierta, altura adecuada de los espacios, cerramientos con propiedades y materiales aislantes favorecían la temperatura interior. Celosías, romanillas, el levantamiento del piso inferior eran otros recursos que aseguraban un

acondicionamiento ambiental adecuado. Mallas metálicas y el esquema palafítico permitía asegurar la protección contra animales e insectos productores de enfermedades. En este sentido la preocupación por consideraciones estilísticas, tan importante en las viviendas de la elite local, eran dejadas de lado. El confort, la protección y la búsqueda por contrarrestar las inclemencias del clima se convirtieron en los principales parámetros de una arquitectura inspirada más en elementos pragmáticos que estilísticos.

De importancia fundamental era el asegurar los servicios básicos, vialidad, agua, electricidad, gas doméstico, saneamiento ambiental y, además, su aislamiento del entorno urbano y social a través de cercas que bordeaban el campamento y el control de entrada al mismo. El acceso al campamento y sus instalaciones estaba restringido solo al personal petrolero y sus familiares. La descripción de Norton sintetiza estas cualidades: *Las compañías más fuertes construyen casas para ellos con altas cercas, casas limpias, edificios de oficinas, sistemas de agua y luz, grandes autos andaban por las calles de arena.* (Norton, 1933:13).

De esta forma se conformó un nuevo espacio urbano (ver Fig. 6), distinto al de la ciudad de origen, dejando atrás el tejido compacto, los edificios apareados y continuos, las estrechas calles y pequeñas plazas, para dar lugar a la "moderna" ciudad con grandes avenidas, casas aisladas y ajardinadas, clubs, canchas de tenis y golf, aeropuerto y boulevares. Dos ciudades distintas que fueron descritas en su momento por Angel Corao, en el testimonio dejado de su visita a la ciudad en el año de 1930:

*Al pisar el aeródromo, como quien se cala otros lentes, me coloco otros ojos, un par de ojos ba-*

*ratos para humilde visión horizontal de peatones.*

(...)

*Un auto me arrebató por kilómetros de carretera hacia la ciudad. Por un camino diviso campamentos extraños con un aspecto sentimental de sanatorio. Son casas pequeñas, limpias, perfectamente colocadas sobre suelo. Parece que los enclavaron allí tomando sumas precauciones...*

*Alguien me explica que son casas para los empleados de las compañías petroleras. A nosotros, los pasajeros del avión se nos aloja en uno de esos sitios predilectos, en el mejor: club, bar, hotel, piscina, canchas de tenis y campos de foot-ball. Nuestra casa rodeada de árboles es un perfecto nido de recién casadas. Como éste hay centenas de nidos....*

*Estos edenos de las Compañías petroleras están situadas en la parte alta de la ciudad, es decir, en la ciudad nueva, porque existen dos Maracaibos, el de ayer y el de hoy.*

*...el Maracaibo nuevo es el de las avenidas espaciales, las quintas amplias, con arboleda, en tres palabras, el Maracaibo ornamental.*

*El otro es como la Cenicienta, trabajo; es el del tráfico mercantil, abarrotado de mercancías en los muelles y de la gente afanosa en las calles.* (Corao, A., Occidente, 02 de Mayo de 1930, Año III, n. 579, p.:1, en *Maracaiberadas*, 1984:117).

Más adelante señalaba: *Los dos Maracaibo se explican: ellos se dijeron. -Ya que tenemos un puerto, vamos a construir una ciudad-, y añadía: Varios amigos me invitan a visitar la otra ciudad, el puerto. Dos ciudades identificadas plenamente por el visitante, la ciudad puerto, la ciudad de origen y, por otro lado, la Maracaibo nueva, la de las grandes avenidas,*

quintas y en cuyo paisaje las colonias petroleras juegan un papel determinante.

En su crónica del 5 de Mayo resultaba la incidencia de la economía petrolera en el paisaje urbano:

*Pero no he venido a hacer novelas ni a hacer frases. Estoy aquí para contar llana y sencillamente lo que veo; y lo que más veo, lo que veo por todas partes, es esa concha amarilla de la Shell, ese blasón petrolero con que la Royal Deutch traquila en estas tierras sus posiciones y posesiones.*

*He dicho que existen dos Maracaibo, Maracaibo tiene también, o viceversa, dos Compañías de Petróleo: La Royal Deutch y la Standard, las que tiene todo el mundo. Maracaibo es un Puerto, un puerto en el sentido más amplio, el primer puerto o, quizás, el único de la República. (Occidente, 5 de mayo de 1930, Año III, n. 581, p.:1 en Maracaiberadas, 1984:119)*

Por supuesto, el muelle recién construido era lugar obligado al visitante, Corao identificaba perfectamente las dos áreas de crecimiento de la ciudad: *Maracaibo no solo se construye una ciudad, como dije anteriormente; también ensancha su puerto. Como detrás está la urbe, la ciudad jardín de mañana, lo hacía hacia delante, hacia el agua, hurtándole tierras al Lago. (Op. Cit. 122)*

Esta "ciudad jardín del mañana" reflejaba también las transformaciones que se sucedían en el ámbito social. Sus pobladores pertenecían, como hemos visto, a los altos empleados de las compañías petroleras y sus familiares y a la nueva sociedad maracaibera, los hombres de negocio —extranjeros o locales—, que habían alcanzado su lugar en la sociedad a través de las relaciones mercantiles y medios de fortuna; es decir, la sociedad moderna que había roto con los lazos o nexos que imperaban en la so-

ciudad antigua, que había dado origen a los distintos lugares de la Maracaibo tradicional. Además de los comerciantes, esta sociedad se integraba por los profesionales: médicos, abogados, ingenieros, quienes mantuvieron sus oficinas y consultorios en el viejo núcleo, mientras sus residencias las localizaban en la nueva ciudad, tal como se reflejaba en los avisos clasificados publicados en la prensa.

## 6. Conclusiones

Así vemos que la conformación del nuevo núcleo cristalizó las aspiraciones de una sociedad que venía transformándose antes de la llegada del petróleo y que este hecho logró acelerar el proceso y permitió su concreción definitiva. Esto demuestra que los procesos culturales necesitan de un tiempo para su materialización por lo que la influencia real de la migración petrolera, especialmente la norteamericana, habría que identificarla en el proceso histórico y determinar realmente el grado de significación en la sociedad local.

Vemos también como la migración petrolera logró su espacio en el nuevo núcleo, con sus formas de vida y expresión urbana y arquitectónica que complacía a una población transitoria, que no echaba raíces y que venía a cumplir un fin determinado y delimitado en el tiempo. La asepsia, la funcionalidad, el orden y la jerarquía se expresaba en el espacio de las colonias petroleras; una arquitectura impersonal, repetitiva y austera denotaba la transitoriedad de sus moradores; así como su aislamiento del resto social al rodearse de cercas y controles que hacían impenetrable el espacio a los habitantes locales.

Tal vez esto provocó un rechazo en la población, que si bien adoptaba los nuevos artículos que hacían más confortable la vida en el ho-

gar, no repetía el aspecto limpio y tecnológico de su arquitectura a pesar de su adecuada respuesta ambiental y climática, se prefería el aire elegante y el buen gusto, los ornamentos historicistas y las reminiscencias de los palacetes burgueses a la funcionalidad del campamento petrolero.

Tenemos así, una ciudad que se desdobra, una ciudad dual, caracterizada por dos asentamientos localizados en sitios distintos y alejados: la ciudad de origen, la portuaria, con el lago como vía de acceso principal y razón de ser de su propia existencia, cargada de tradiciones e historia y, la nueva, desarrollada tierra adentro, con avenidas espaciosas y aeropuerto, ahora puerta de entrada a la Maracaibo moderna.

La primera logra consolidarse como centro urbano, por la acción gubernamental, a través del mejoramiento de su infraestructura y la localización y embellecimiento de los principales edificios públicos conservando la estructura característica desde su fundación hispana, y la segunda, logra consolidar el proceso de expansión urbana, proponiéndose como lugar alternativo acompañado de las prerrogativas de la modernidad. Ambos fenómenos reflejan los procesos económicos, sociales, políticos y tecnológicos que se originan por la coexistencia de los avances propios del siglo XX y las consecuencias de la explotación petrolera en la región. La ciudad es, así, "acontecimiento y testimonio" de la historia.

## Notas y referencias

<sup>1</sup> Germán Cardozo Galué (1991) *Maracaibo y su región histórica*. Maracaibo: Universidad del Zulia, define a la Maracaibo del siglo XIX, como el centro nodal de un circuito agroexportador, que opera sobre la base estructural de un sistema de puertos lacustres y fluviales que sirve de depósito y trasbordo entre las áreas productivas de los valles y piedemonte andinos y el puerto de Maracaibo.

<sup>2</sup> Illaramendy era un periodista, educador, escritor e historiador destacado en la ciudad. Su testimonio se recoge en la revista quincenal *Patria i Ciudad*, de la que fue editor y cuyos números se desarrollan entre 1919-1921.

<sup>3</sup> El reventón del pazo Barroso nº 2 marcó el inicio del boom petrolero, al arrojarse un millón de barriles de petróleo por once días consecutivos, colocó a Venezuela como el país de mayor potencialidad petrolera a nivel latinoamericano.

<sup>4</sup> El *Diario Occidente*, principalmente en el año 1927, presenta innumerables artículos sobre la influencia del petrolero en la ciudad, originándose un debate público sobre las ventajas y los problemas que traía a la sociedad del momento la nueva situación.

<sup>5</sup> NORTON, Jonathan (1933). *Men of Maracaibo*. New York: G. P. Putnam's Sons y *Los Antecesores- Orígenes y consolidación de una empresa petrolera* (1989) Caracas, Logoven. Editorial Arte, S.A., se constituyen en una fuente documental importante para analizar el impacto producido a los petroleros su acercamiento con la cultura zuliana.

<sup>6</sup> Sobre el positivismo en el régimen gomecista ver: CAPELLETTI, Angel (1992). *Positivismos y evolucionismos en Venezuela*, Caracas, Monte Avila; CARABALLO, Ciro (1981). *Obras públicas, fiestas y menajes*. [Un puntal del régimen gomecista]. Caracas, Biblioteca de la Academia de la Historia, n. 19; SÉGNINI, Yolanda, (1982). *La consolidación del Régimen de Juan Vicente Gómez*, Caracas, Biblioteca de la Academia de la Historia, n. 21.

<sup>7</sup> Las Ordenanzas sobre Terrenos Ejidos de 1908, 1913, 1920, 1921, 1924, 1925 y 1926, recogidas en *Recopilación de Ordenanzas sobre Terrenos Ejidos del Distrito Maracaibo*, comprendidas entre los años 1838-1951, (1952) Consejo Municipal del Distrito Maracaibo. Maracaibo: Criollo, nos muestra cómo se va estructurando los límites urbanos, hasta que en 1926 se divide Maracaibo en la "zona considerada como urbana" (la ciudad de origen) y "la zona de ensanchamiento". Otra normativa importante fue la Ordenanza sobre Arquitectura Municipal i Ornato Público del Distrito Maracaibo, en *Recopilación Oficial de las Ordenanzas, Decretos, Acuerdos, reglamentos y resoluciones del régimen Municipal del distrito Maracaibo del Estado Zulia* (1935). Imprenta Nacional Maracaibo, en la cual se dispone una serie de normativas higiénicas a aplicar en la ciudad existente, así como establece una diferenciación entre las edificaciones ubicadas en el ensanche, las cuales "deberán ir separadas unas de otras por callejones de una anchura no menor de cuatro metros" y las de la ciudad que deberán seguir el apareamiento y fachadas continuas características de la ciudad tradicional.

<sup>6</sup> Con este término se define el nuevo núcleo en la investigación realizada por MACHADO, M.; RODRÍGUEZ, Ethel; QUIJANO, Elisa (1994). *La Otra ciudad. La génesis de la ciudad petrolera de Maracaibo*, Maracaibo, FADLUZ-CONDÉS, debido a la imagen física representada en los planos -1936, 1956- en los cuales se observan dos sectores claramente diferenciados y a la autonomía que el nuevo sector adquirió con el tiempo al acumular las mayores concentraciones de población y empleo, en conjunto con la Maracaibo inicial.

<sup>7</sup> Un análisis de los documentos de compra y venta, ubicados en la Oficina Subalterna del Primer Circuito de Registro del Distrito Maracaibo. Años 1927-1930, correspondientes a las colonias petroleras de Las Delicias y Bella Vista, arrojaron datos sobre compras cercanas a la fecha de adquisición por las compañías petroleras, de parte de los principales comerciantes de la ciudad, que, a su vez, integraban las Juntas nombradas por el Gobierno para el mejoramiento urbano.

#### Hemerográficas:

EL HERALDO AMERICANO. Noviembre de 1930. Año II, Vol. III, n. 25,26,27, Caracas, Venezuela

OCCIDENTE. (1926 a 1930). Maracaibo, Venezuela.

PATRIA I CIUDAD. (1919, 1920, 1921). Maracaibo, Venezuela.

REVISTA ELITE. (1927). Edición Especial. Caracas, Venezuela

#### Bibliográficas:

GERST, Otto (1977). *Memorias e Historias*, Caracas, Talleres de Italgráfica.

PORTILLO, Julio (1997). *El glorioso ayer, Maracaibo 1870-1935*, Maracaibo, Editorial Arte S.A.

RIVAS, José María (1982). *El Comercio en Maracaibo*, Maracaibo, Banco de Maracaibo

ROMERO, José Luis (1976). *Latinoamérica: las ciudades y las ideas*, México, Siglo Veintiuno editores.

ROMERO, Pedro (1997). *La arquitectura del petróleo*, Maracaibo, Logoven.

SEMPERE MARTÍNEZ, Miguel (2000). *Maracaibo, Ciudad y Arquitectura*. Maracaibo, Universidad del Zulia, Facultad de Arquitectura y Diseño.



Fig. 1 Maracaibo hacia finales del siglo XIX.  
Fuente: Sempere, M., 2000.



Fig. 3 Plano de Maracaibo de 1927  
Fuente: Plano base Ministerio Obras Públicas,  
digitalización Arq. Gustavo Carvajal.



Fig. 2 Aguadores en las calles de la ciudad.  
Fuente: Portillo, J., 1997.



Fig. 6 Reconstrucción de Maracaibo en la década de 1930  
Fuente: Plano base M.O.P. 1927,  
modificaciones. Arq. Lennys Barboza.



Fig. 4 Palacete del Sr. Da Costa Gómez, en el Paraiso.  
Fuente: Parillo, J., 1997



Fig. 5 Casa petrolera  
Fuente: romero, P., 1997